

УДК 334.716: 65.011.8 (045)

О. В. Ареф'єва,  
д. е. н., професор, декан факультету економіки і підприємництва,  
Національний авіаційний університет  
А. В. Попович,  
аспірант кафедри фінансів, обліку і аудиту, Національний авіаційний університет

## ЧИННИКИ ВПЛИВУ НА ФОРМУВАННЯ ФІНАНСОВОГО МЕХАНІЗМУ РЕСТРУКТУРИЗАЦІЇ АВІАПІДПРИЄМСТВ

O. Arefyeva,  
Ph.D in economic sciences, professor, Dean of The Faculty of Economics and Entrepreneurship  
A. Popovych,  
postgraduate student Department of finance, accounting, and audit National Aviation University

### THE FACTORS OF INFLUENCE ON THE FORMATION OF THE FINANCIAL MECHANISM OF AIRLINES' RESTRUCTURING

**У статті здійснено оцінку нормативно-правових актів, міжнародних політекономічних угод, які регулюють діяльність та впливають на фінансові результати підприємств авіаційної галузі, регламентують порядок та визначають особливості реструктуризації державних авіапідприємств, визначають стратегії реструктуризації та розвитку українського авіапрому. Обґрунтовано вплив положень законодавства на побудову фінансового механізму реструктуризації авіапідприємств, здійснено аналіз державної підтримки процесів реструктуризації авіапідприємств, зокрема наявності та реального стану виконання державних програм розвитку української авіаційної промисловості. Зроблено висновки щодо впливу прямих та непрямих форм державної підтримки, у тому числі видатків, податкових та митних пільг, часткового скасування законодавчих обмежень на здійснення закупівель товарів, робіт та послуг, проведення експортно-імпортних операцій, на формування фінансового механізму реструктуризації авіапідприємств.**

**The assessment of legal acts, international political-economic agreements which regulate activities of enterprises of the aviation industry and affect their financial results, regulate the order and features of the restructuring of state airlines, determine strategies of the restructuring and the developing of the Ukrainian aviation industry, was done in the article. The impact of legislation on the construction of the financial mechanism of the restructuring of airlines was substantiated; the analysis of the state support of airlines' restructuring, including availability and the actual state of the implementation of the national development programs of the Ukrainian aviation industry was done. The conclusions about the impact of direct and indirect forms of the government support of the formation of the financial mechanism of airlines' restructuring, including charges, tax and customs exemptions, derogation of legislative restrictions, on procurement of goods, works and services, conducting import-export operations, were made.**

*Ключові слова: чинники, фінансовий механізм, реструктуризація, авіапідприємство.*  
*Key words: factors, financial mechanism, restructuring, airline.*

### ПОСТАНОВКА ПРОБЛЕМИ

Стратегічне значення авіаційної галузі у забезпеченні національної безпеки країни, міжнародний характер виробничо-збутової та науково-технічної кооперації авіапідприємств визначають особливості формування фінансового механізму реструктуризації, що закріплюються нормативно-правовими актами України та підписаними урядом країни міжнародними угодами. Зміна напряму загальнонаціональної інтеграції створюють нові можливості розвитку вітчизняних підприємств та обмежують або скасовують існуючі, що позначається на результатах діяльності. Урахування положень законодавства при формуванні фінансового механізму реструктуризації авіапідприємств стає необхідною передумовою досягнення очікуваного ефекту від структурних перетворень.

Ескалація міжнаціонального напруження між Україною та Російською Федерацією, зміна політичного вектору уряду країни зі Сходу на Захід зумовило укладання міжнародних політекономічних угод та прийняття внутрішньодержавних нормативно-правових актів, що змінюють правила кооперації вітчизняних та іноземних суб'єктів господарської діяльності, ринки реалізації продукції та інше, неврахування чого при побудові фінансового механізму реструктуризації підприємств знижує вірогідність досягнення запланованих результатів.

### АНАЛІЗ ОСТАННІХ ДОСЛІДЖЕНЬ І ПУБЛІКАЦІЙ

Відповідно до рішення РНБО України "Про заходи щодо удосконалення державної військово-технічної

політики" [1, с. 2] заборонено експорт товарів військового та подвійного призначення до Російської Федерації в інтересах національної безпеки та оборони України, що вимагає від вітчизняних авіапідприємств пошуку альтернативних контрагентів на зміну російським, які складають основну частину виробничо-господарських зв'язків щодо постачання комплектуючих та збуту продукції. Підписання угоди про асоціацію з ЄС [2, с. 4], співпраця з НАТО розширює перспективи щодо розвитку вітчизняної авіапромисловості в рамках військово-технічного співробітництва з країнами союзу та військового блоку та водночас призводять скорочення співробітництва по аналогічних напрямках з Росією, яка незмінно перебуває в стані конфронтації із Західним світом. Окрім того, міжнародні експерти вбачають перепони щодо розвитку державних авіапідприємств у законодавстві, яке визначає їх права у розпорядженні майном та визначенні стратегії розвитку [3, с. 25]. Законодавчі зміни позначаються на побудові фінансового механізму реструктуризації підприємств, регулюючи коло обмежень та можливостей щодо формування його складових.

## МЕТА СТАТТІ

Здійснити аналіз організаційно-правових факторів та оцінити їх вплив на формування фінансового механізму реструктуризації авіапідприємств.

## ВИКЛАД ОСНОВНОГО МАТЕРІАЛУ

Фінансовий механізм реструктуризації підприємства складається з фінансових методів, важелів та інструментів, принципів, нормативно-правового, організаційно-економічного, методичного та інформаційного забезпечень [4, с. 85], які зазнають впливу організаційно-правових, економічних, фінансових, технічних та управлінських факторів, який характеризується наявністю вимог та можливостей щодо формування оптимального механізму для реалізації сформульованих завдань перед реструктуризацією.

Порядок проведення реструктуризації державних підприємств має певні особливості порівняно з підприємствами інших форм власності, які визначаються нормативно-правовими актами, що встановлюють чіткий регламент структурної перебудови держпідприємств. Чіткий порядок реалізації процесу реструктуризації державних підприємств з однієї сторони сприяє організованості проведення трансформацій, а з іншої — обмежує свободу в коригуванні запланованих заходів та сповільнює час їх реалізації внаслідок надмірної бюрократизації порядку прийняття рішень, що зрештою призводить до зниження ефективності перетворень.

Ключові відмінності порядку реструктуризації державних підприємств від приватних полягають в наступному: при зверненні керівництва підприємства до власника щодо проведення реструктуризації обґрунтовується необхідність його структурної перебудови із оцінкою фінансового згідно Положенням про порядок здійснення аналізу фінансового стану підприємств, що підлягають приватизації; у разі ухвалення рішення щодо проведення реструктуризації воно оприлюднюється в офіційному друкованому виданні Фонду державного майна України не пізніше п'ятнадцяти діб з дня видання відповідного наказу; робоча група з реструктуризації

має назву Комісія, а до її складу обов'язково включаться посадові особи ФДМУ, які призначаються головою та заступником голови; встановлено граничний термін ухвалення плану заходів з реструктуризації, що триває до 3-х місяців з дня затвердження складу Комісії, по завершенню якого в разі відсутності плану накази про проведення реструктуризації та створення Комісії скасовуються ФДМУ; план заходів з реструктуризації розробляється у відповідності до Типового плану реструктуризації та досудової санації господарських товариств, у статутних фондах яких державна частка становить більше ніж 50 відсотків; обмежено граничний строк реалізації плану з реструктуризації, який не повинен перевищувати одного року з дати затвердження, однак може бути подовжений за наявності обґрунтованих пропозицій адміністрації підприємства; структура плану з реструктуризації чітко визначена і передбачає наявність розділів загальні відомості та реквізити, оцінка фінансового стану, аналіз організаційної структури управління та підприємства в цілому з висновками та рекомендаціями щодо їх вдосконалення, аналіз ринків збуту продукції підприємства, заходи з реструктуризації, прогноз соціально-економічних наслідків реструктуризації; контроль за виконанням плану реструктуризації державних підприємств здійснюється ФДМУ на підстав інформації, яку керівництво підприємства за погодженням з Комісією щоквартально передає на розгляд разом із поясненнями щодо невиконаних вчасно заходів; після виконання всіх передбачених планом заходів приймається рішення щодо завершення реструктуризації, тоді як структурна перебудова приватних та колективних підприємств може продовжуватись для вирішення нових завдань [5, с. 67—69]. Указані законодавчі положення визначають джерела фінансування, нормативно-правове, організаційно-методичне та інформаційне забезпечення фінансового механізму реструктуризації, оскільки регламентують правові питання, організацію, порядок проведення реструктуризації та звітування про хід виконання плану структурної перебудови відповідно.

Оскільки сформована структура виробничо-господарських зв'язків українських авіаційних підприємств орієнтована на закордонних партнерів, що підтверджує співвідношення вітчизняних учасників проекту будівництва літака Ан-148 до іноземних 9:22, виробничий процес залежить від політичного вектору розвитку України та урядів країн, резидентами якої є іноземні контрагенти, а у зв'язку тим, що третина з партнерів лише по зазначеному проекту — російські, враховуючи обмеження рішення РНБО "Про заходи щодо удосконалення державної військово-технічної політики", виробнича логістика потребує перегляду в напрямі переорієнтації на вітчизняних контрагентів.

У зв'язку із накладенням законодавчих обмежень на співпрацю українських авіаційних підприємств з російськими, які складають основну частину їх виробничо-збутових зв'язків вітчизняні підприємства змушені переорієнтовуватись із східного ринку на захід, що вимагатиме переходу від стандартів якості на авіаційну техніку СНД до європейських та США. Проходження українськими товарами авіапрому сертифікації за європейським нормам спроможне забезпечити ефект си-

нергії за рахунок збільшення внутрішнього попиту в процесі кооперації, зокрема ДП "Антонов" зможе комплектувати літаки вітчизняними комплектуючими, у тому числі двигунами ПАТ "Мотор Січ", що дозволить вийти на європейський ринок, який проявляє інтерес до літаків українського виробництва, однак ставить обов'язкову умову щодо сертифікації продукції, та збільшити обсяг реалізації товарів та послуг вітчизняних авіапідприємств.

Однак реорієнтація виробничої кооперації вітчизняної авіаційної галузі на внутрішній ринок містить певні ризики, зокрема порушення графіків поставок, що може призвести до зриву вже укладених договорів. Так, у 2013 році ДП "Антонов" відмовившись від пропозицій російських авіабудівельників та надавши перевагу українському виробнику ДП "Виробниче об'єднання Південний машинобудівний завод ім. О.М. Макарова" міг втратити контракт на постачання літаків через затримки поставок шасі, у результаті чого поніс додаткові витрати щодо сплати штрафних санкцій, надання безкоштовно послуг у якості компенсації за порушення власних зобов'язань та був змушений укласти договір з російським ВАТ "Гідромаш".

Таким чином, зміни в нормативно-правовому полі впливають на формування організаційно-економічного забезпечення фінансового механізму реструктуризації підприємств, обмежуючи свободу виробничо-збутової кооперації, що необхідно приймати до уваги при розробці плану заходів щодо структурної перебудови.

Проте законодавчі зміни можуть створювати нові можливості щодо розвитку комерційних зв'язків, які доцільно врахувати при виборі організаційно-економічного забезпечення реструктуризації підприємств. Активізація співпраці України з НАТО може призвести до збільшення попиту альянсу на військово-транспортні послуги, літаки та іншу продукцію вітчизняного авіапрому зокрема через NAMSО, що є структурним підрозділом НАТО, який відповідає за закупівлю та постачання озброєнь і запасних частин, організацію технічного обслуговування та ремонту систем озброєнь. Потенціал розвитку співробітництва з північноатлантичним альянсом існує по напрямку надання послуг з ремонту літаків радянського зразка, що залишились на озброєнні частини членів альянсу, зокрема колишніх радянських республік, використанні українських літаків Ан-32П для гасіння лісових пожеж, Ан-74 для патрулювання тощо [6, с. 45].

Крім зовнішнього ринку, на законодавчому рівні створюються передумови збільшення внутрішнього попиту авіа продукцію, зокрема Законом України "Про розвиток літакобудівної промисловості" [7, с. 2]. Авіабудівна галузь віднесена до пріоритетних галузей економіки, а указом Президента України "Про Воєнну доктрину України" [8, с. 2] до основних напрямів військово-технічної політики уряду віднесено "підвищення темпів технічного оснащення військових формувань та органів спеціального призначення відновленими, модернізованими і новими зразками ... авіаційної техніки", що вказує на доцільність оцінки перспектив авіапідприємств щодо збільшення масштабів виробництва на етапі формування організаційно-економічного забезпечення фінансового механізму реструктуризації.

Однією з ключових законодавчих перепон у розвитку авіапідприємств є недоліки нормативно-правового поля, яке визначає формування фінансових методів фінансового механізму реструктуризації підприємств, зокрема фінансового контролю та регулювання.

Так, для авіапідприємств державної форми власності до 2012 року залишалась нерівність умов здійснення закупівель товарів, робіт та послуг порівняно з приватними підприємствами, яка може бути відновлена в разі перегляду положень Закону України "Про здійснення державних закупівель", який залишається чинним. Оскільки виробництво авіаційної техніки потребує закупівлі товарів у спеціалізованих покупців, що визначається в першу чергу наявністю відповідних сертифікатів на продукцію, а тендери, передбачені українським законодавством щодо закупівлі товарів, робіт та послуг за державні кошти, тривають від двох місяців та визнаються недійсними у разі надходження менше двох пропозицій постачальників, оформлених згідно всіх вимог, які через відмінність структури державних органів країни учасника уповноважених на видачу довідок та терміну їх дії, блокуються контролюючими органами України, зокрема Державною фінансовою інспекцією, то торги визнаються не дійсними і потребують повторення без будь-яких спрощених процедур, що відбирає стільки ж часу, як і попередні торги та може завершитись також безуспішно.

Окрім того, специфіка авіабудівної галузі полягає в тому, що на виготовленні певних агрегатів та вузлів для літаків спеціалізуються всього кілька виробників, які з урахуванням обсягу замовлень не виявляють бажання брати участь у тендері, що прирікає його на визнання не дійсним. Процедура ж державної закупівлі у одного учасника, що передбачена законодавством, потребує погодження в Міністерстві економічного розвитку та торгівлі, яке використовуючи 30 законних днів на розгляд звернення відмовляється брати на себе таку відповідальність, у зв'язку з тим, що подібні питання обов'язково включаються в програму перевірки державними контролюючими органами.

Недоліки законодавства, що регулює експортно-імпорتنі операції полягає в тому, що нормативно-правовими актами, зокрема Постановою Кабінету Міністрів України "Про затвердження переліку товарів, експорт та імпорт яких підлягає ліцензуванню, та квот на 2013 рік" [9, с. 3], яка поновлюється щорічно, авіабудівні підприємства вимушені отримувати ліцензії на експорт комплектуючих, що містять мідь та алюміній, у той час, як це значна частина, а для підприємств на зразок ПАТ "Вовчанський агрегатний завод" абсолютна більшість партій товарів, що затримує поставки продукції та графіки виконання договірних зобов'язань. Окрім цього, вітчизняні авіаційні підприємства порушують терміни виконання гарантійних зобов'язань продукції, реалізованої на експорт, оскільки змушені оформлювати дозволи як на самі послуги, так і на запасні частини та інструменти, що для цього переміщуються через кордон.

Законодавство щодо регулювання операцій в іноземній валюті створювала значні проблеми в здійсненні експортно-імпорتنих операцій підприємств авіапрому України до 11.02.2010 року, коли змінами до Закону

України "Про порядок здійснення розрахунків в іноземній валюті" [10, с. 3] авіабудівні підприємства були включені до переліку суб'єктів економічної діяльності, яким подовжено строк завершення експортно-імпорتنних операцій з 180 до 500 днів. До внесення вказаних змін, авіаційні підприємства стикались з ризиками нарахування штрафних санкцій за відкритими експортно-імпортними операціями пов'язаними з тривалими виробничими циклами продукції авіаційної промисловості, а також з оптовими поставками товарів для реалізації в закордонних дилерських мережах, розрахунки за якими здійснюються частинами в міру їх реалізації, що є економічно доцільним форматом міжнародної торгівлі.

Розвиток співпраці державних авіабудівних підприємств з іноземними партнерами та кредиторами стимулюється державною формою власності, яка передбачає вирішення стратегічних напрямів розвитку урядом країни, що не лише підвищує комерційні ризики, а робить їх невизначеними, що є неприйнятним в сучасних економічних відносинах. Існуюча корпоративна структура унітарних авіабудівних держпідприємств створює ряд проблем: відсутність ради директорів, яка виступаючи посередником між власником та керівництвом визначала б стратегічний напрям розвитку підприємства; відсутність прав власності на майно та здійснення лише управління ним на користь власника, яким виступає держава, що обмежує комерційну свободу, зокрема щодо продажу та здачі в оренду майна, що потребує погодження з ФДМУ; поділу капіталу на акції та залучення приватних інвестицій; законодавче обмеження щодо створення спільних підприємств, а відтак, зміцнення кооперації з партнерами; патерналізм з боку держави до державних підприємств, зокрема при вирішенні позовів приватних структур, що порушує права останніх [3, с. 25].

Законодавчо передбачено можливість отримання коштів, у тому числі на фінансування реструктуризації з Державного бюджету за спеціальними бюджетними програмами, зокрема на розвиток авіаційної галузі, підтримки інноваційної діяльності тощо. Наявність державних програм розвитку галузі народного господарства та реальність їх виконання впливають на формування організаційно-економічного та фінансового забезпечення фінансового механізму реструктуризації підприємств, оскільки передбачають напрями, терміни та радикальність реформування галузі, фінансування запланованих заходів і можуть стосуватися підприємств різних форм власності.

Як показує практика, в Україні програми розвитку галузей народного господарства розробляються в першу чергу для підтримки та стимулювання розвитку державних підприємств, однак останнім передбачається допомога і приватним структурам, від яких суттєво залежить результати діяльності галузі. Тому, розробляючи механізм реструктуризації підприємства, слід з'ясувати чи існують державні програми підтримки розвитку галузі та в якій мірі вони виконуються, при цьому особливу увагу необхідно приділити фактичному фінансуванню.

Відповідно до Стратегії розвитку вітчизняної авіаційної промисловості на період до 2020 року передбачається проведення реструктуризації державних підприємств авіаційної промисловості з метою їх корпоратизації та подальшої приватизації із збереженням дер-

жавного впливу на прийняття стратегічних рішень [11, с. 2]. Фінансове забезпечення реалізації Стратегії на першому етапі планується за рахунок бюджетних коштів, а на другому та третьому етапах — за рахунок власних коштів підприємств авіаційної промисловості, а також кредитів, інвестицій та інших джерел. Однак, беручи до уваги досвід виконання подібних державних програм, зокрема "Державної комплексної програми розвитку авіаційної промисловості України на період до 2010 року та першочергові завдання розвитку вітчизняного авіабудування", яка не виконана належним чином, насамперед через низький рівень фінансування, що склав лише 19,8 % від запланованого та із запізненням введення в дію бюджетної програми щодо підтримки літакобудування шляхом пільгових кредитів, що розпочалась лише в 2007 році, розраховувати на передбачене Стратегією фінансування з бюджету варто із застереженням.

У підтвердження зазначеного постановою КМУ "Про поповнення статутного фонду державного підприємства "Київський авіаційний завод "Авіант" [12, с. 1] урядом прийнято рішення поповнити статутний фонд ДП "Київський авіаційний завод "Авіант" на суму 28,8 млн грн. для виплати заробітної плати його працівникам за рахунок зменшення фінансування інвестиційних проектів на підприємствах авіабудування, оборонно-промислового комплексу, машинобудування, придбання повітряних суден на умовах фінансового лізингу. Зазначимо, що фінансування саме цих заходів передбачено Стратегією, тобто менше ніж через два місяці з дня схвалення Стратегії на законодавчому рівні вже відбулось скорочення фінансування даної програми, що знижує вірогідність успішності її виконання.

Варто зазначити, що суттєве недофінансування подібних програм може спровокувати ефект мультиплікатора, що призведе не лише до зупинки реформування галузі, а й до значних збитків, пов'язаних з невиконанням укладених підприємствами договорів. Така ситуація вже мала місце під час виконання попередньої програми, коли було припинено виконання зовнішньоекономічних контрактів із виробництва та поставки до іноземних держав літаків, комплектуючих до них та іншого обладнання, що завдало шкоди авторитету України на міжнародних ринках авіаційної техніки.

Окрім прямої фінансової підтримки уряд закріплює на законодавчому рівні непряму фінансову підтримку у формі податкових, митних пільг тощо, зокрема Законом України "Про розвиток літакобудівної промисловості" [13, с. 2] їх звільнено від сплати ввізного мита за товари, що використовуються в процесі розробки та виробництва авіаційної техніки, встановлено особливі умови сплати земельного податку, ПДВ та податку на прибуток.

Отже, положення законодавства визначають обов'язки та можливості авіапідприємств при формуванні фінансового механізму реструктуризації, що необхідно враховувати для досягнення запланованих результатів.

## ВИСНОВОК

За результатами аналізу нормативно-правових актів, які регулюють діяльність, регламентують порядок проведення реструктуризації та визначають стратегічні напрями розвитку українських авіапідприємств встанов-

лено, що положення законодавства чинять реальний вплив на формування фінансового механізму реструктуризації авіапідприємств, що необхідно враховувати при його побудові.

Результати наукового дослідження розширюють теоретичну базу щодо оцінки впливу чинників на формування фінансового механізму реструктуризації авіапідприємств та можуть слугувати підґрунтям подальшого вивчення питань побудови фінансових механізмів процесів структурної перебудови підприємств.

#### Література:

1. Рішення РНБО України "Про заходи щодо удосконалення державної військово-технічної політики" від 27.08.2014.
  2. Угода про асоціацію між Україною, з однієї сторони, та Європейським Союзом, Європейським співтовариством з атомної енергії і їхніми державами-членами, з іншої сторони від 27.06.2014.
  3. Оцінка корпоративного управління державним авіаційним сектором України на прикладі ДП Антонов / Видавництво ОЕСР. — 2012. — 49 с.
  4. Попович А.В. Обґрунтування системологічного устрою фінансового механізму реструктуризації на основі моделювання процесу структурної перебудови підприємства / А.В. Попович // Інвестиції: практика та досвід. — 2014, — № 18. — С. 81—86.
  5. Попович А.В. Особливості реструктуризації державних підприємств України / А.В. Попович // Соціально-економічні напрями трансформації держави та регіонів: Матеріали міжнародної науково-практичної конференції — Львів: ГО "Львівська економічна фундація", 2014. — С. 67—70.
  6. Поляков Л. Стан і перспективи військово-технічного співробітництва України з НАТО / Л. Поляков // Центр Разумкова. Національна безпека і оборона. — 2012. — № 2—3. — С. 45—49.
  7. Закон України "Про розвиток літакобудівної промисловості" від 12.07.2001 № 2660-III".
  8. Указ Президента України "Про Воєнну доктрину України" від 15.06.2004 № 648/2004.
  9. Постанова Кабінету Міністрів України "Про затвердження переліку товарів, експорт та імпорт яких підлягає ліцензуванню, та квот на 2013 рік" від 19.12.2012 № 1201.
  10. Закон України "Про порядок здійснення розрахунків в іноземній валюті" від 23.09.1994 № 185/94-ВР.
  11. Розпорядження Кабінету Міністрів України "Про схвалення Стратегії розвитку вітчизняної авіаційної промисловості на період до 2020 року" від 27.12.2008 № 1656-р.
  12. Рішення РНБО України "Про стан виконання Державної комплексної програми розвитку авіаційної промисловості України на період до 2010 року та першочергові завдання розвитку вітчизняного авіабудування" від 30.05.2008.
  13. Постанова Кабінету Міністрів України "Про поповнення статутного фонду державного підприємства "Київський авіаційний завод "Авіант" від 11.02.2009 № 123.
- available at: <http://www.rnbo.gov.ua/documents/365.html> (Accessed 24 October 2014).
2. European Union (2014), "The Association Agreement between Ukraine, on the one hand, and the European Union, the European Atomic Energy Community and their Member States, on the other hand", available at: [http://www.kmu.gov.ua/kmu/docs/EA/00\\_Ukraine-EU\\_Association\\_Agreement\\_\(body\).pdf](http://www.kmu.gov.ua/kmu/docs/EA/00_Ukraine-EU_Association_Agreement_(body).pdf) (Accessed 24 October 2014).
  3. OECD (2014), Evaluation of corporate governance of state aviation sector of Ukraine on the example of Antonov SE, OECD, Kyiv, Ukraine.
  4. Popovych, A.V. (2014), "Substantiation of systematic arrangement of the financial mechanism of restructuring on the basis of modeling enterprise's restructuring process", *Investytsii: praktyka ta dosvid*, vol. 18, pp. 81-86.
  5. Popovych, A.V. (2014), "The features of restructuring of Ukraine SEs", *Materialy mizhnarodnoi naukovo-praktychnoi konferentsii [Proceedings of the International Scientific Conference], Sotsial'no-ekonomichni napriamy transformatsii derzhavy ta rehioniv [Socio-economic transformation of the state and trends of regions]*, HO "L'viv's'ka ekonomichna fundatsiia", Lviv, Ukraine, pp. 67—70.
  6. Poliakov, L. (2012), "Status and prospects of military-technical cooperation between Ukraine and NATO", *Tsentr Razumkova. Natsional'na bezpeka i oborona*, vol. 2—3, pp. 45—49.
  7. The Verkhovna Rada of Ukraine (2001), The Law of Ukraine "On the development of the aircraft industry", available at: <http://zakon4.rada.gov.ua/laws/show/2660-14> (Accessed 24 October 2014).
  8. The President of Ukraine (2004), The Decree "On the Military Doctrine of Ukraine", available at: <http://zakon4.rada.gov.ua/laws/show/648/2004> (Accessed 24 October 2014).
  9. The Cabinet of Ministers of Ukraine (2013), The resolution "On approval of the list of goods exports and imports are subject to licensing and quotas for 2013", available at: <http://zakon4.rada.gov.ua/laws/show/1201-2012-n> (Accessed 24 October 2014).
  10. The Verkhovna Rada of Ukraine (1994), The Law of Ukraine "On the order of payment in foreign currency", available at: <http://zakon4.rada.gov.ua/laws/show/185/94vp> (Accessed 24 October 2014).
  11. The Cabinet of Ministers of Ukraine (2008), The order "On Approval of the Strategy of development of the domestic aviation industry for the period till 2020", available at: <http://zakon4.rada.gov.ua/laws/show/1656-2008-p> (Accessed 24 October 2014).
  12. NSDC of Ukraine (2014), The Decision "On the status of the State complex program of development of the aviation industry in Ukraine until 2010 and priorities for the development of domestic aircraft industry", available at: <http://zakon4.rada.gov.ua/laws/show/n0021525-08> (Accessed 24 October 2014).
  13. The Cabinet of Ministers of Ukraine (2009), The resolution "On replenish the statutory fund of the state enterprise "Kyiv Aviation Plant "Aviant", available at: <http://zakon4.rada.gov.ua/laws/show/123-2009-n> (Accessed 24 October 2014).

Стаття надійшла до редакції 24.10.2014 р.